ABC
La II Guerra Mundial
11

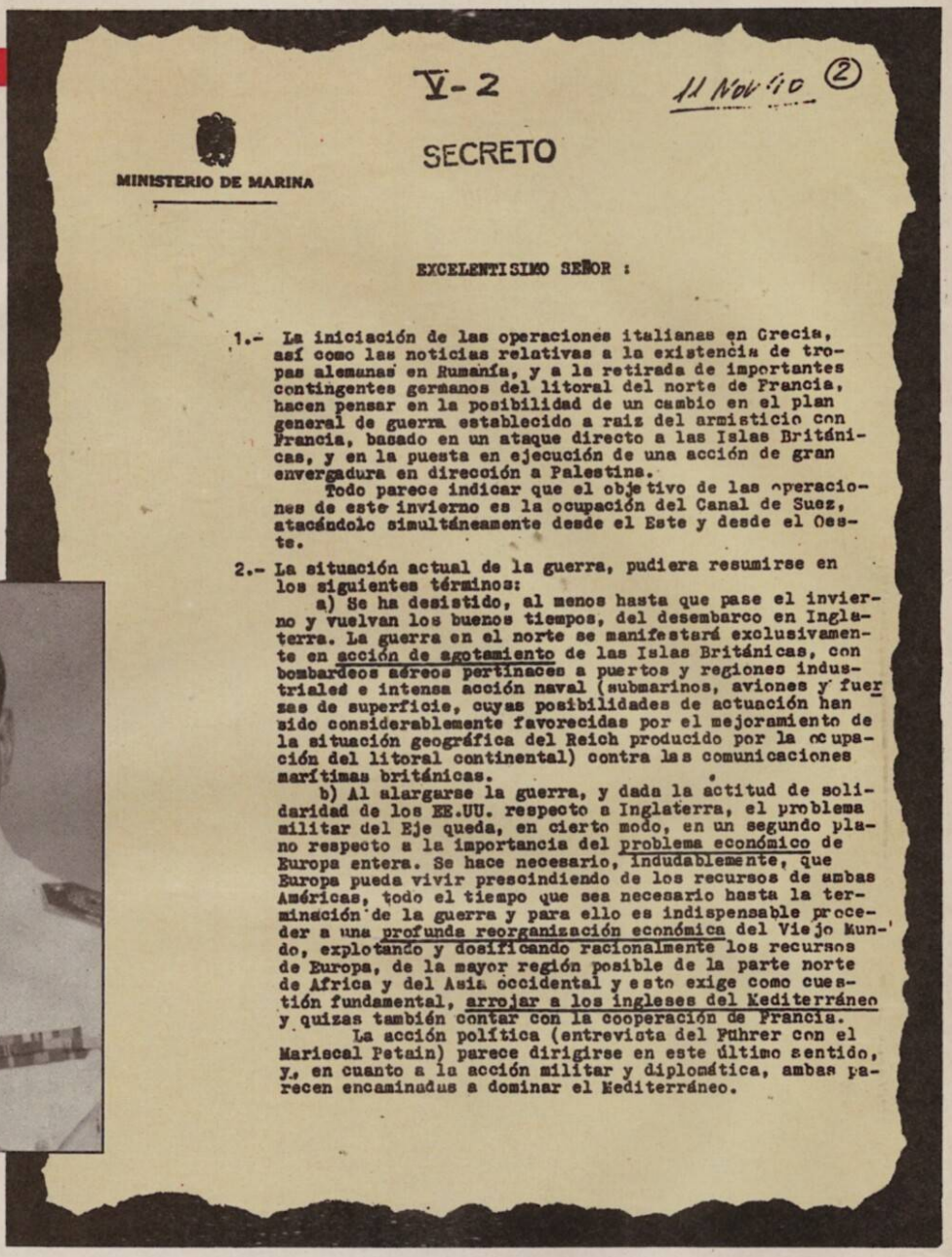
El documento inédito de Carrero Blanco

Las veintiuna razones para que España no entrase en la guerra

EL KIOSKO DE MIC___MIC

ABC

El documento inédito de Carrero Blanco sobre España y la II Guerra Mundial



V-2 11 Nov 40 (2)

MINISTERIO DE MARINA

SECRETO

EXCELENTISIMO SEÑOR :

1.- La iniciación de las operaciones italianas en Grecia, así como las noticias relativas a la existencia de tropas alemanas en Rumanía, y a la retirada de importantes contingentes germanos del litoral del norte de Francia, hacen pensar en la posibilidad de un cambio en el plan general de guerra establecido a raiz del armisticio con Francia, basado en un ataque directo a las Islas Británicas, y en la puesta en ejecución de una acción de gran envergadura en dirección a Palestina.

Todo parece indicar que el objetivo de las operaciones de este invierno es la ocupación del Canal de Suez, atacándolo simultáneamente desde el Este y desde el Oeste.

2.- La situación actual de la guerra, pudiera resumirse en los siguientes términos:

a) Se ha desistido, al menos hasta que pase el invierno y vuelvan los buenos tiempos, del desembarco en Inglaterra. La guerra en el norte se manifestará exclusivamente en acción de agotamiento de las Islas Británicas, con bombardeos aéreos pertinaces a puertos y regiones industriales e intensa acción naval (submarinos, aviones y fuerzas de superficie, cuyas posibilidades de actuación han sido considerablemente favorecidas por el mejoramiento de la situación geográfica del Reich producido por la ocupación del litoral continental) contra las comunicaciones marítimas británicas.

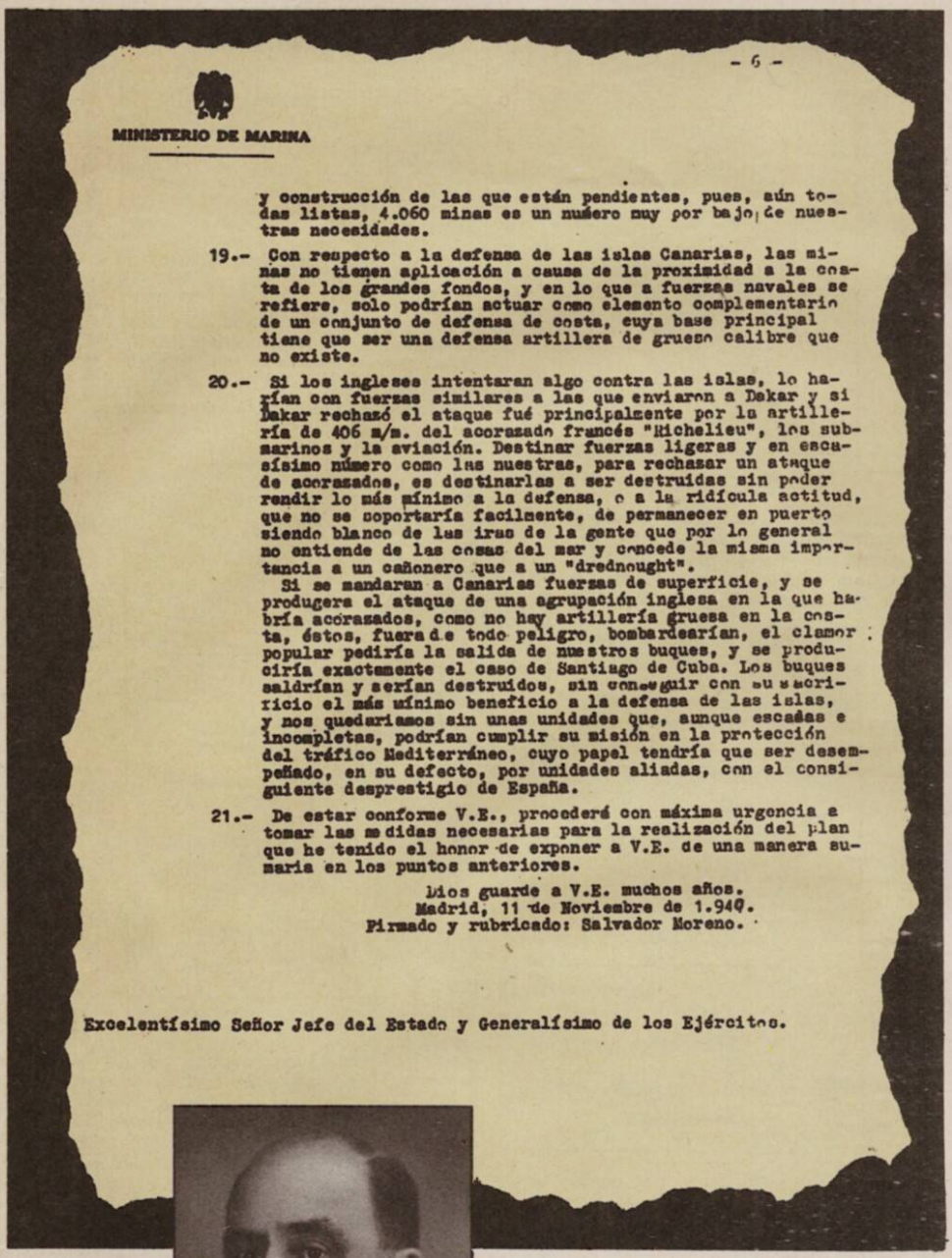
b) Al alargarse la guerra, y dada la actitud de solidaridad de los EE.UU. respecto a Inglaterra, el problema militar del Eje queda, en cierto modo, en un segundo plano respecto a la importancia del problema económico de Europa entera. Se hace necesario, indudablemente, que Europa pueda vivir prescindiendo de los recursos de ambas Américas, todo el tiempo que sea necesario hasta la terminación de la guerra y para ello es indispensable proceder a una profunda reorganización económica del Viejo Mundo, explotando y dosificando racionalmente los recursos de Europa, de la mayor región posible de la parte norte de Africa y del Asia occidental y esto exige como cuestión fundamental, arrojar a los ingleses del Mediterráneo y quizas también contar con la cooperación de Francia.

La acción política (entrevista del Führer con el Mariscal Petain) parece dirigirse en este último sentido, y, en cuanto a la acción militar y diplomática, ambas parecen encaminadas a dominar el Mediterráneo.

Reproducciones de la primera y última página del histórico documento, fechado el 11 de noviembre de 1940, y considerado «secreto», como puede observarse. A la izquierda, Luis Carrero Blanco, con uniforme de capitán de fragata, su graduación en aquellos días. En la página siguiente, el ministro de Marina, Salvador Moreno

Las razones económicas y militares que decidieron a Franco a no entrar en la guerra

El informe que publicamos íntegramente a continuación tiene, en primer lugar, el valor documental de ser inédito hasta la fecha. En segundo lugar, ha sido de una gran trascendencia histórica, que el propio Franco le reconoció a su inspirador, que no autor, el ministro de Marina Salvador Moreno, al haber pesado mucho a la hora de impedir la entrada de España en la II Guerra Mundial. Pero, además, fue el punto de partida de una relación muy estrecha entre el Caudillo y el almirante Carrero, que tuvo una gran influencia en la historia de nuestro país durante más de treinta años. ABC agradece ante todo la gentileza del duque de Carrero Blanco, al permitir la difusión de este documento que posee un alto interés histórico y que se reproduce con la explicación previa de la gestación del informe, redactada por el historiador naval, capitán de navío, José Ignacio González Aller.



- 6 -

MINISTERIO DE MARINA

y construcción de las que están pendientes, pues, aún todas listas, 4.060 minas es un número muy por bajo de nuestras necesidades.

19.- Con respecto a la defensa de las islas Canarias, las minas no tienen aplicación a causa de la proximidad a la costa de los grandes fondos, y en lo que a fuerzas navales se refiere, solo podrían actuar como elemento complementario de un conjunto de defensa de costa, cuya base principal tiene que ser una defensa artillera de grueso calibre que no existe.

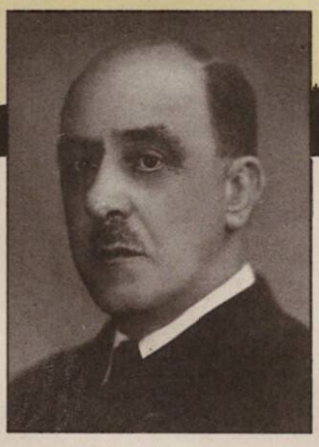
20.- Si los ingleses intentaran algo contra las islas, lo harían con fuerzas similares a las que enviaron a Dakar y si Dakar rechazó el ataque fué principalmente por la artillería de 406 m/m. del acorazado francés "Richelieu", los submarinos y la aviación. Destinar fuerzas ligeras y en escasísimo número como las nuestras, para rechazar un ataque de acorazados, es destinarlas a ser destruidas sin poder rendir lo más mínimo a la defensa, o a la ridícula actitud, que no se soportaría fácilmente, de permanecer en puerto siendo blanco de las iras de la gente que por lo general no entiende de las cosas del mar y concede la misma importancia a un cañonero que a un "dreadnought".

Si se mandaran a Canarias fuerzas de superficie, y se produjera el ataque de una agrupación inglesa en la que habría acorazados, como no hay artillería gruesa en la costa, éstos, fuera de todo peligro, bombardearían, el clamor popular pediría la salida de nuestros buques, y se produciría exactamente el caso de Santiago de Cuba. Los buques saldrían y serían destruidos, sin conseguir con su sacrificio el más mínimo beneficio a la defensa de las islas, y nos quedaríamos sin unas unidades que, aunque escasas e incompletas, podrían cumplir su misión en la protección del tráfico Mediterráneo, cuyo papel tendría que ser desempeñado, en su defecto, por unidades aliadas, con el consiguiente desprestigio de España.

21.- De estar conforme V.E., procederé con máxima urgencia a tomar las medidas necesarias para la realización del plan que he tenido el honor de exponer a V.E. de una manera sumaria en los puntos anteriores.

Dios guarde a V.E. muchos años.
Madrid, 11 de Noviembre de 1.940.
Firmado y rubricado: Salvador Moreno.

Excelentísimo Señor Jefe del Estado y Generalísimo de los Ejércitos.



La gestación de un documento histórico

Poco tiempo después de la entrevista que mantuvieron Franco y Hitler en la frontera hispano-francesa; el 23 de octubre de 1940, el embajador alemán en Madrid, Von Stohrer, comunicó a Serrano Suñer, ministro de Exteriores español, el deseo del führer de reunirse con él en Berchtesgaden. Como el propio Serrano relata en su libro «Entre Hendaya y Gibraltar», se trataba de presionar al Gobierno español para su entrada en la guerra.

«Quedó decidido el viaje, mas antes pedí la celebración de una reunión con los ministros militares del Gobierno (...). Asistimos a aquella reunión, que presidió el Generalísimo, los generales Vigón y Varela, el almirante Moreno y yo. España no podía ni debía tomar parte en la guerra (...). El lunes día 18 de noviembre de 1940, al atardecer, llegaba yo a la estación de Berchtesgaden...», cuenta Serrano Suñer.

A aquella histórica cita con Hitler, el ministro español acudió con los argumentos que Salvador Moreno, ministro de Marina, había llevado a la reunión de los jefes militares y el Caudillo, en los que se expresaban las dificultades navales, pero ante todo económicas, que la beligerancia supondría a España.

Pues bien, el origen de la posición defendida por Moreno se remonta al día 10 de noviembre de 1940, cuando el ministro, preocupado por la trascendencia del momento, llamó al capitán de fragata Luis Carrero Blanco, jefe de Operaciones del Estado Mayor de la Armada, y le rogó le acompañase a dar un paseo en coche por Madrid.

Cuando llegaron a la carretera de El Pardo, el almirante, al observar que anochecía y que no existía tráfico ni personas, en un lugar despejado ordenó al chófer que parase y ambos descendieron del coche, con la lógica perplejidad por parte de Carrero.

Una vez solos, el ministro le expuso sin rodeos la existencia de un plan alemán y fuertes presiones para que España entrase en la guerra mundial, y que con tal motivo próximamente iban a reunirse los ministros militares y el de Asuntos Exteriores para debatir el tema en presencia del Caudillo.

Durante largo tiempo comentaron ambos marinos los pros y contras de tan grave decisión, a la cual se oponían francamente por considerarla perjudicial a los intereses de España. El ministro pidió a Carrero que redactase una nota informativa para ser expuesta a la consideración de la Junta.

Aquella misma noche el capitán de fragata redactó en su casa el informe, que presentó al ministro a la mañana siguiente. Salvador Moreno lo aprobó y lo firmó inmediatamente y con él acudió a la reunión presidida por Franco.

Resulta evidente que los argumentos expuestos en el escrito influyeron poderosamente en la decisión de Franco de mantener la neutralidad española.

El Caudillo preguntó, finalizada la reunión, a Moreno quién había sido el redactor de la nota, y el ministro contestó, sin restar los méritos a su subordinado: «Mi jefe de Operaciones, el capitán de fragata Carrero Blanco.»

Meses más tarde, el 6 de mayo de 1941, lo nombró subsecretario de la Presidencia del Gobierno, cargo en el que inició su íntima y leal colaboración al lado del Caudillo, tan trágicamente cortada el 20 de diciembre de 1973.

Las veintiuna razones para no entrar en guerra

EXCELENTISIMO SEÑOR

1 La iniciación de las operaciones italianas en Grecia, así como las noticias relativas a la existencia de tropas alemanas en Rumania, y a la retirada de importantes contingentes germanos del litoral del norte de Francia, hacen pensar en la posibilidad de un cambio en el plan general de guerra establecida a raíz del armisticio con Francia, basado en un ataque directo a las Islas Británicas, y en la puesta en ejecución de una acción de gran envergadura en dirección a Palestina.

Todo parece indicar que el objetivo de las operaciones de este invierno es la ocupación del Canal de Suez, atacándolo simultáneamente desde el Este y desde el Oeste.

2 La situación actual de la guerra pudiera resumirse en los siguientes términos:

a) Se ha desistido, al menos hasta que pase el invierno y vuelvan los buenos tiempos, del desembarco en Inglaterra. La guerra en el Norte se manifestará exclusivamente en **acción de agotamiento** de las islas Británicas, con bombardeos aéreos pertinaces a puertos y regiones industriales e intensa acción naval (submarinos, aviones y fuerzas de superficie, cuyas posibilidades de actuación han sido considerablemente favorecidas por el mejoramiento de la situación geográfica del Reich producido por la ocupación del litoral continental) contra las comunicaciones marítimas británicas.

b) Al alargarse la guerra, y dada la actitud de solidaridad de los EE. UU. respecto a Inglaterra, el problema militar del Eje queda, en cierto modo, en un segundo plano respecto a la importancia del **problema económico** de Europa entera. Se hace necesario, indudablemente, que Europa pueda vivir prescindiendo de los recursos de ambas Américas, todo el tiempo que sea necesario hasta la terminación de la guerra y para ello es indispensable proceder a una **profunda reorganización económica** del viejo mundo, explotando y dosificando racionalmente los recursos de Europa, de la mayor región posible de la parte norte de Africa y del Asia occidental, y esto exige como cuestión fundamental **arrojar a los ingleses del Mediterráneo** y, quizás también, contar con la cooperación de Francia.

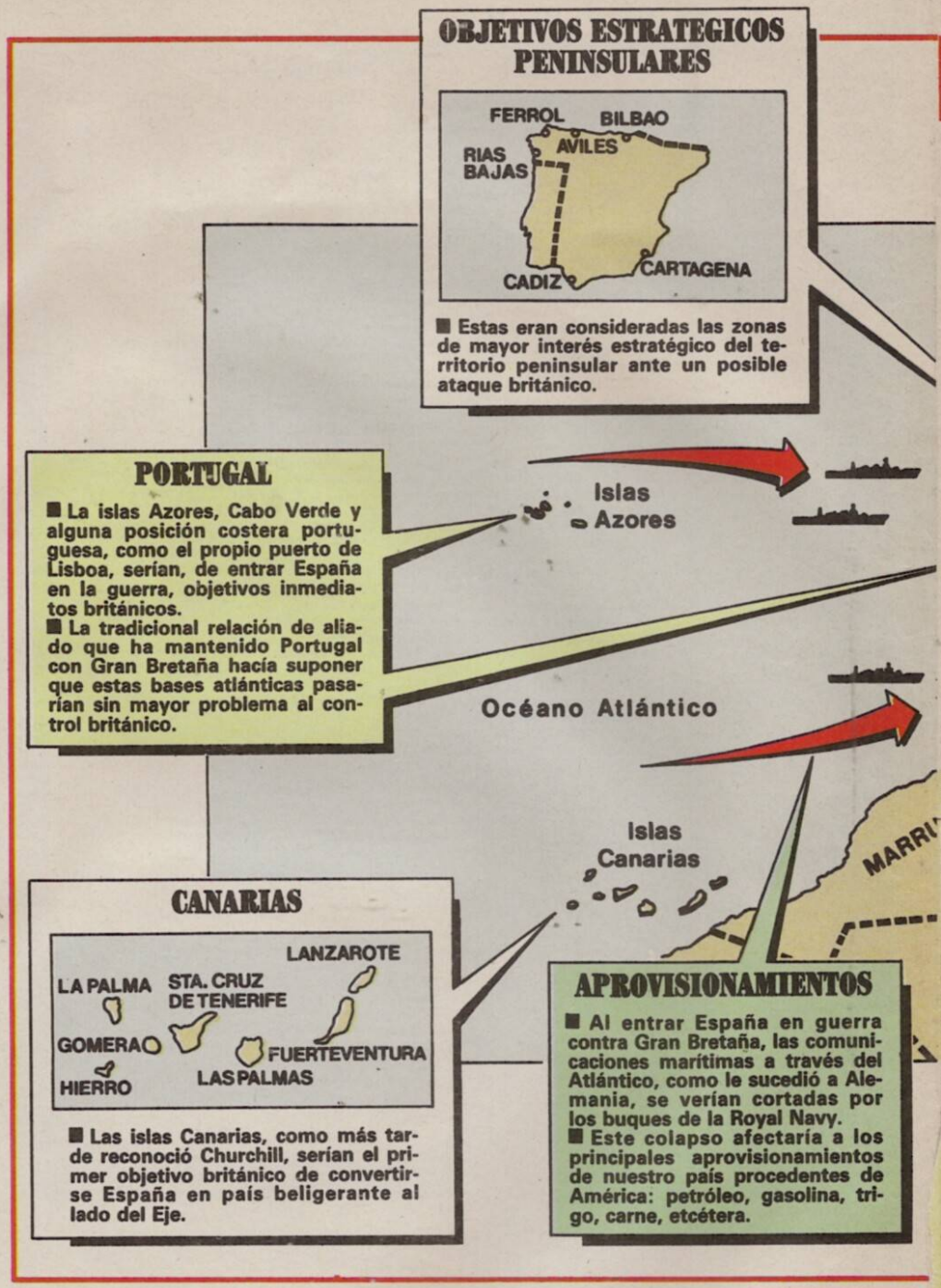
La acción política (entrevista del Führer con el mariscal Pétain) parece dirigirse en este último sentido, y en cuanto a la acción militar y diplomática, ambas parecen encaminadas a dominar el Mediterráneo.

3 El dominio efectivo de este mar, convirtiéndole en una especie de Báltico al margen de la acción de las **fuerzas de superficie** inglesas, pues las submarinas siempre tendrán posibilidades de actuar, ya que una obstrucción submarina completa del Estrecho es posible que no se pudiera realizar al menos en mucho tiempo, exige la ocupación de sus dos accesos: Canal de Suez y Gibraltar.

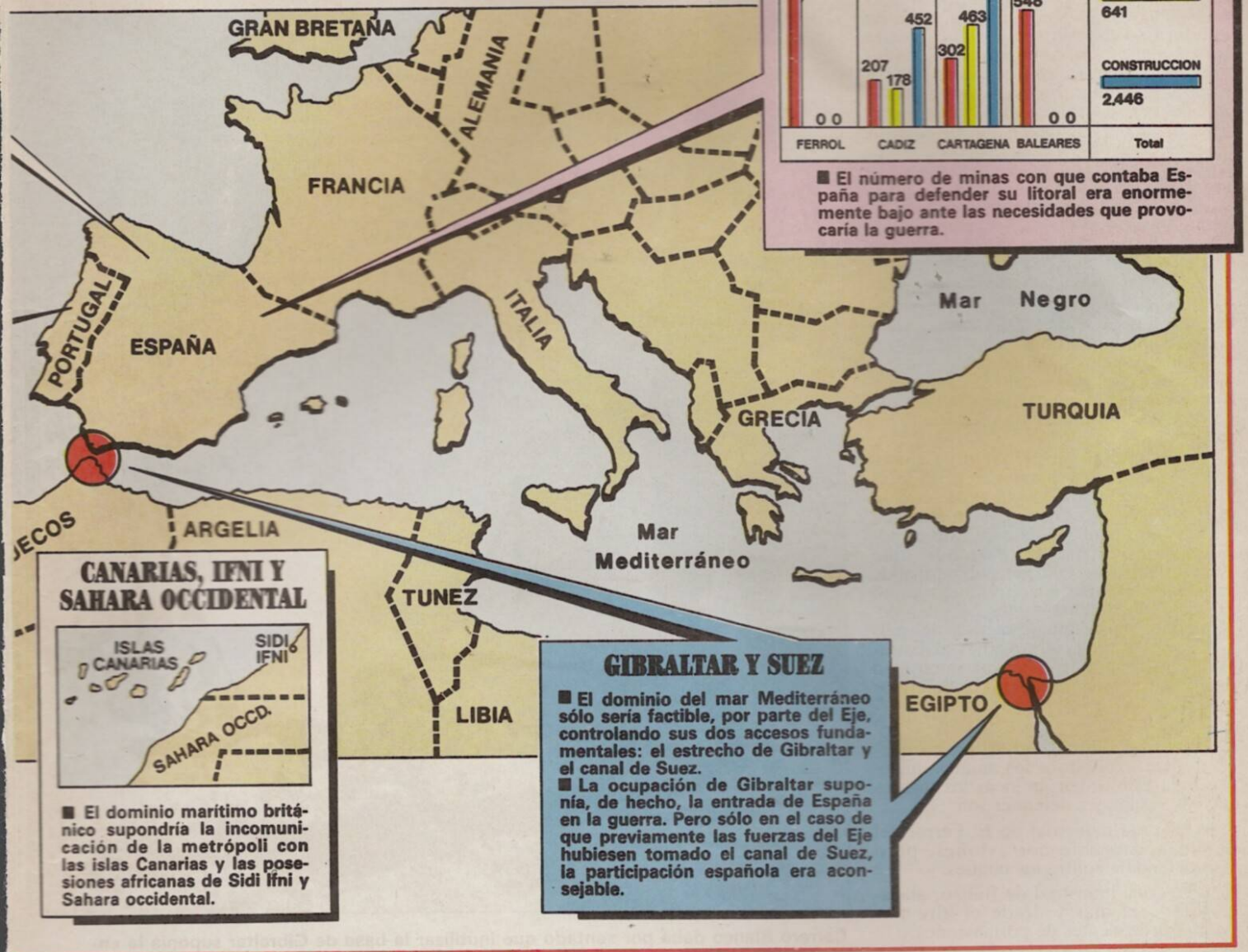
4 Ante esta situación, basada, es cierto, en elementos de juicio seguramente incompletos, pero que aprecio muy próxima a la real, considero mi deber someter al elevado juicio de V. E. mi punto de vista en orden a una orientación general del plan de acción naval en el caso en que a los altos intereses de España, providencialmente en manos de V. E., conviniera nuestra intervención en la guerra.

5 La ocupación de Gibraltar, o al menos la inutilización de su base naval, requiere, indudablemente, la entrada de España en la guerra al lado, claro está, de las potencias del Eje.

Ahora bien, al entrar España en la guerra frente a Inglaterra es evidente que perderíamos las comunicaciones marítimas a través del Atlántico, como las perdió Alemania desde el momento mismo de comenzar el conflicto no obstante disponer de una fuerza naval muy superior a la nuestra. El petróleo, la gasolina, el trigo y cuantos recursos indispensables para la vida de la nación llegan con más o menos dificultades desde América quedarían cortados. Estos recursos no podrían llegar por el Mediterráneo, porque tendrían que proceder del mar Negro, y mientras los ingleses estén en Alejandría las comunicaciones marítimas en el Mediterráneo oriental están también cortadas, y no nos quedará, por lo tanto, otra comunicación para abastecer la nación de víveres, combusti-



El mapa sintetiza los argumentos utilizados en el documento redactado por Carrero Blanco sobre la zona geoestratégica del mar Mediterráneo, la costa atlántica española y las posesiones de España en el continente africano. Un cúmulo de dificultades que España hubiera tenido que afrontar si se decide su entrada en la II guerra mundial



ble y material de todas clases, que el ferrocarril con Alemania a través de Francia, comunicación ésta a todas luces insuficiente, aun suponiendo que Alemania disponga de lo que nosotros necesitamos en la cantidad suficiente para proporcionárnoslo.

6 Es evidente que, en estas condiciones, la intervención de España no solamente no reportaría ventajas al Eje, sino que, por el contrario, **le ocasionaría un considerable perjuicio,** al tener que atender a nuestras necesidades (que entonces ya serían las suyas) acrecentadas por la guerra sin disponer de las comunicaciones indispensables. Por otra parte, la cuestión de Gibraltar es, en cierto modo, secundaria en orden a la influencia de Inglaterra en el próximo Oriente, mientras cuente con el mar Rojo y el Canal de Suez para sostener a las fuerzas de tierra, mar y aire, que operan en la región.

7 Parece desprenderse de éstas que, por una razón casi de imposibilidad material, España no intervenga en la lucha en tanto que el canal de Suez esté en poder de los ingleses.

8 Ahora bien, el día que el canal de Suez sea ocupado por las potencias del Eje la situación cambiará completamente de aspecto. Inglaterra será desalojada del próximo Oriente, y para que el Mediterráneo quede completamente fuera de la acción de las fuerzas navales inglesas y puedan ser plenamente aseguradas las comunicaciones a través de dicho mar, lo que será necesario para conseguir la ordenación económica del viejo mundo, **será preciso** inutilizar la base naval de Gibraltar, lo que exigirá la intervención de España en la guerra.

9 Esta intervención no tendrá en tal caso los inconvenientes señalados en el punto 5, pues disponiendo del Mediterráneo se podría aprovisionar a España por vía marítima a través de este mar, con plena garantía, una vez que quedara en manos del Eje, el Estrecho de Gibraltar.

10 En resumen, todo parece indicar que, antes de la citada caída del canal de Suez, España no entrará en la guerra, pero que tan pronto como dicho canal pase a poder de las potencias del Eje cambiarán fundamentalmente los aspectos de la cuestión, y cabe pensar en que V. E. decida nuestra intervención en el conflicto.

11 La situación, en tal caso, sería, en su aspecto general, la siguiente:

a) Nuestras comunicaciones marítimas por el Atlántico quedarían absoluta-

mente cortadas e incomunicadas las Canarias y Guinea con la Península.

b) Es posible que Inglaterra, al perder sus bases del Mediterráneo, trate de apoderarse de Azores y Cabo Verde para asegurar sus comunicaciones atlánticas; de Canarias, con el mismo objeto y para mantener bases de submarinos con los que operar en el Mediterráneo, pues aunque el Estrecho quede cerrado a los buques de superficie, nunca podrá cerrarse de una manera absoluta a los submarinos, y quizás también de alguna posición en la costa de Portugal, posiblemente el propio puerto de Lisboa, resucitando la posesión excepcional de Torres Vedras, si bien con las modernas armas no tendrá las mismas características defensivas que al principio del pasado siglo.

c) España quedaría con su litoral cantábrico-galaico y del golfo de Vizcaya en vanguardia del dispositivo europeo, y con Canarias y Guinea fuera del mismo y sin enlace posible con la metrópoli.

12 La misión principal de España consistirá en mantener cerrado el Estrecho por medio de la doble acción de artillería en la costa y de fuerzas de flotilla en la mar. Al Este de este dispositivo ofensivo, la Marina tendrá que asegurar la protección antisubmarina de las comunicaciones mediterráneas como cuestión fundamental, pues de ellas dependería exclusivamente la vida del país y que, por estar más próximas al Estrecho de Gibraltar, con mayor intensidad sufrirían los ataques de los submarinos ingleses.

13 Nuestro litoral del Atlántico quedará expuesto a los ataques ingleses, y en este orden de ideas los lugares más interesantes a defender son:

– La zona industrial de El Ferrol del Caudillo, atacable por aviones, pero bien defendida contra los buques.

– La zona industrial de Bilbao, atacable desde el mar y desde el aire por aviones procedentes de portaaviones.

– El puerto de Avilés (zona Carbonera).

– La línea de cabotaje (tráfico de carbón) Avilés-Bilbao, que sería indispensable, porque las comunicaciones terrestres probablemente no darán el rendimiento necesario para abastecer en la proporción debida los altos hornos de Bilbao.

– La zona industrial de Cádiz (factoría de San Carlos).

– Es posible también, aunque menos probable, que los ingleses intentaran algo contra las Rías Bajas, absolutamente indefensas en la actualidad; esto dependería de la situación con Portugal.

14 Es evidente que la defensa del litoral del Norte no puede confiarse a nuestras fuerzas de superficie, enormemente inferiores a las inglesas. Su rendimiento sería absolutamente nulo, o quedarían encerradas en Ferrol o serían fácilmente destruidas por fuerzas tres o cuatro veces superiores, sin sacar ningún provecho de unos buques que tienen su papel específico e indispensable en la protección antisubmarina del tráfico en el Mediterráneo. Por otra parte, en las condiciones que habrían de presentarse ninguna fuerza de superficie de alguna importancia podría operar desde Ferrol, porque no habría medio de abastecer de combustible a dicha base.

Carrero Blanco daba por sentado que inutilizar la base de Gibraltar suponía la entrada de España en la guerra

15 Ferrol tendrá que ser simplemente **base de submarinos,** cuyas necesidades en orden al combustible son mucho menores. Ferrol es además una magnífica posición para atacar desde ella las comunicaciones inglesas.

16 La pesca, aspecto sumamente importante para nosotros, quedaría notablemente perjudicada y limitada aún con riesgos, a las proximidades de la costa, pues sin poder naval no puede protegerse la explotación de las riquezas del mar, que es una manifestación del ejercicio del dominio del mismo.

17 Como consecuencia de cuanto antecede, considero previsión que someto a la alta consideración de V. E.:

a) Establecer en Ferrol las minas necesarias, dentro de nuestras escasas posibilidades, para proteger Ferrol, Avilés, Bilbao y las Rías Bajas.

b) Hacer «stock» de diesel-oil en Ferrol para submarinos.

c) Artillar como se pueda Bilbao, Avilés, el litoral entre ambos puertos para proteger en lo posible el cabotaje de carbón y las Rías Bajas.

d) Disponer la defensa antiaérea de Ferrol y Bilbao, principalmente.

e) Destinar a la región del Norte a

Don Luis Carrero Blanco, primero por la izquierda, en un acto junto al ministro de Marina, tercero, don Salvador Moreno

En el informe del entonces jefe de operaciones del Estado Mayor de la Armada se concedía extraordinaria importancia al puerto de Cartagena

nuestros submarinos y prever la llegada de submarinos aliados a Ferrol.

f) Prever el armamento de los pesqueros de la PISBE, que estarían encargados del rastreo de la canal de seguridad de Ferrol y, posiblemente , de la protección inmediata contra submarinos del cabotaje del carbón.

g) Prever la defensa con minas de Cádiz y el armamento de pesqueros para mantener la canal de seguridad de dicha base.

h) Prever la utilización de Cádiz como base de submarinos aliados. El abastecimiento de combustible podría hacerse también desde el Estrecho, una vez caído Gibraltar, pero también cabe pensar en el traslado rápido de alguno de los depósitos de la factoría de Ceuta, con cuya destrucción por el fuego de Gibraltar es más que probable dada su posición.

i) Artillar Cádiz y dotar de defensa antiaérea la factoría industrial.

j) Estudiar, de acuerdo con los Ejércitos de Tierra y Aire, la intervención de la Marina en el dispositivo ofensivo del Estrecho de Gibraltar.

k) Destinar nuestras fuerzas de superficie a la región del Estrecho (base de Cartagena y Cádiz) y a la protección contra submarinos del tráfico.

l) Con respecto a la pesca, cabría prever el desplazamiento con oportunidad de parte de la flota pesquera del Norte al Mediterráneo.

m) Prever la evacuación de las poblaciones civiles de Ceuta, Algeciras y Tánger y el artillado de este último puerto.

18 En lo que a minas se refiere, nuestra situación actual es la siguiente:

	Listas	Armamento	Construcción
Departamento Ferrol	916	–	–
Departamento Cádiz	207	178	452 (CN)
Departamento Cartagena	302	463	1.994 (CO)
Departamento Baleares	548	–	–
Totales	**1.973**	**641**	**2.446**

Conviene dar carácter de máxima urgencia al alistamiento y construcción de las que están pendientes, pues, aun todas listas, 5.060 minas es un número muy por debajo de nuestras necesidades.

19 Con respecto a la defensa de las islas Canarias, las minas no tienen aplicación, a causa de la proximidad a la costa de los grandes fondos, y en lo que a fuerzas navales se refiere, sólo podrían actuar como elemento complementario de un conjunto de defensa de costa cuya base principal tiene que ser una defensa artillera de grueso calibre que no existe.

20 Si los ingleses intentaran algo contra las islas, lo harían con fuerzas similares a las que enviaron a Dakar, y si Dakar rechazó el ataque fue principalmente por la artillería de 406 milímetros del acorazado francés «Richelieu», los submarinos y la aviación. Destinar fuerzas ligeras y en escasísimo número como las nuestras para rechazar un ataque de acorazados es destinarlas a ser destruidas sin poder rendir lo más mínimo a la defensa o a la ridícula actitud, que no se soportaría fácilmente, de permanecer en puerto siendo blanco de las iras de la gente que, por lo general, no entiende de las cosas del mar y concede la misma importancia a un cañonero que a un «drednought».

Si se mandaran a Canarias fuerzas de superficie y se produjera el ataque de una agrupación inglesa en la que habría acorazados, como no hay artillería gruesa en la costa, éstos, fuera de todo peligro, bombardearían, el clamor popular pediría la salida de nuestros buques y se produciría exactamente el caso de Santiago de Cuba. Los buques saldrían y serían destruidos, sin conseguir con su sacrificio el más mínimo beneficio a la defensa de las islas, y nos quedaríamos sin unas unidades que, aunque escasas e incompletas, podrían cumplir su misión en la protección del tráfico mediterráneo, cuyo papel tendría que ser desempeñado, en su defecto, por unidades aliadas, con el consiguiente desprestigio de España.

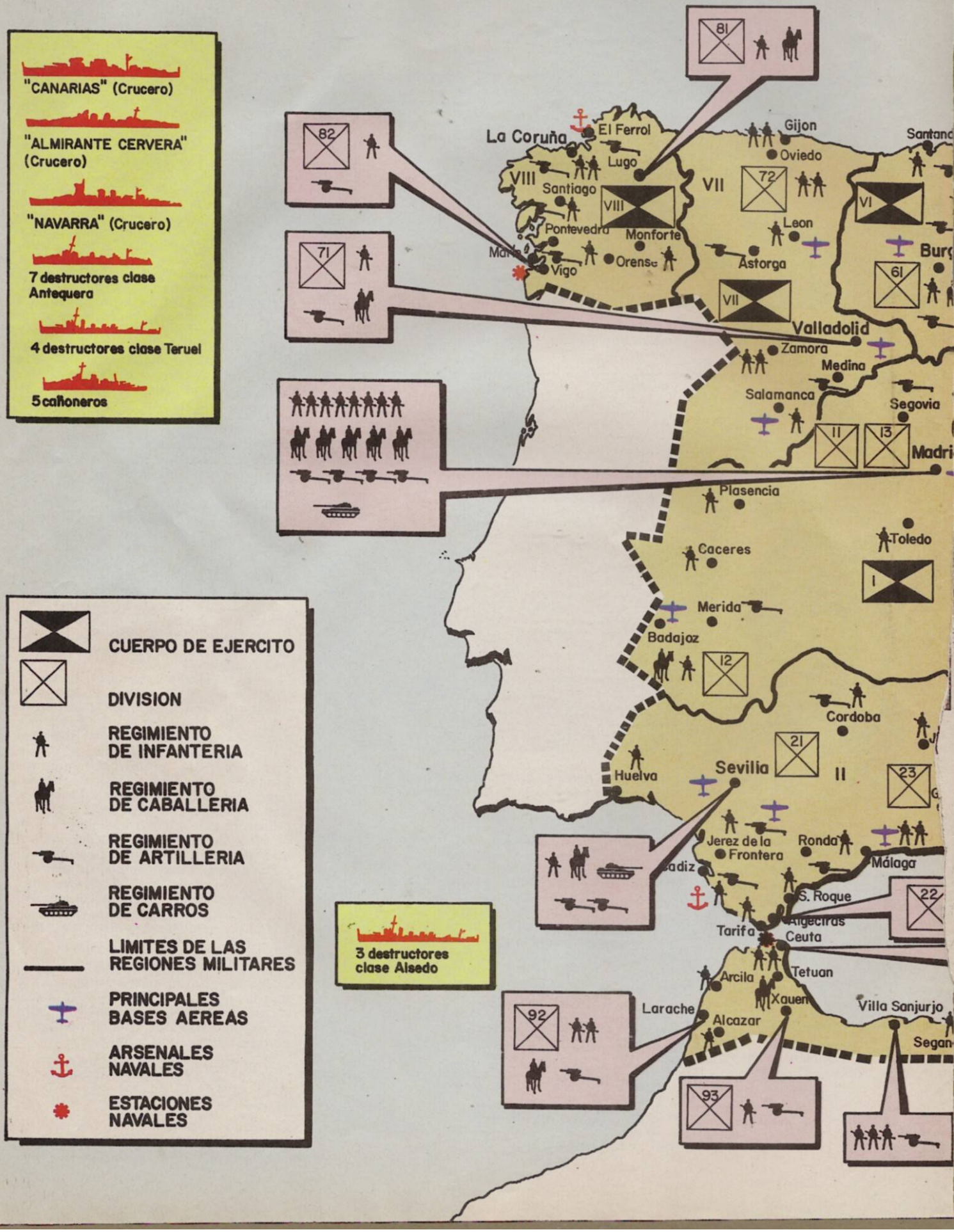
21 De estar conforme V. E., procederé con la máxima urgencia a tomar las medidas necesarias para la realización del plan que he tenido el honor de exponer a V. E. de una manera sumaria en los puntos anteriores.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Madrid, 11 de noviembre de 1940.—Firmado y rubricado: **Salvador Moreno.**

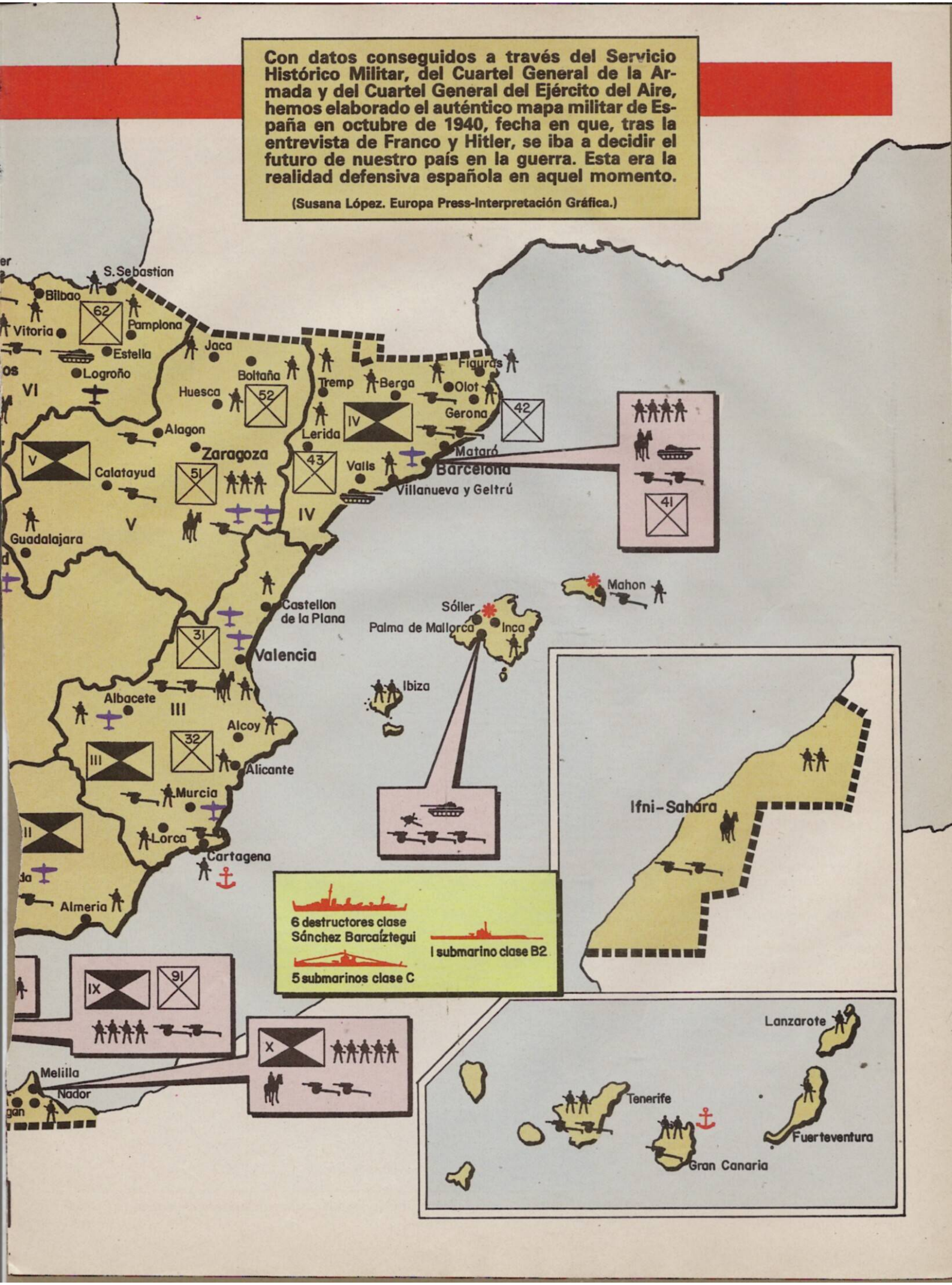
Excelentísimo señor Jefe del Estado y Generalísimo de los Ejércitos.

Así era la España militar en 1940



Con datos conseguidos a través del Servicio Histórico Militar, del Cuartel General de la Armada y del Cuartel General del Ejército del Aire, hemos elaborado el auténtico mapa militar de España en octubre de 1940, fecha en que, tras la entrevista de Franco y Hitler, se iba a decidir el futuro de nuestro país en la guerra. Esta era la realidad defensiva española en aquel momento.

(Susana López. Europa Press-Interpretación Gráfica.)



El Ejército de Tierra español

Terminada la Guerra Civil el 1 de abril de 1939, España se encuentra en las vísperas de la II Guerra Mundial con un Ejército de Tierra con mucha experiencia, pero pobremente pertrechado. Los medios bélicos utilizados durante el conflicto español se habían quedado anticuados ante las nuevas formas de «hacer la guerra». Además, en gran parte acusaban el terrible desgaste que origina el combate.

Acostumbrado a una guerra de posiciones fijas, sin grandes cambios estratégicos, el Ejército de Tierra español, carente de la movilidad operacional de las unidades blindadas de los grandes Ejércitos europeos, carecía de experiencia en el terreno de las operaciones combinadas carros-Infantería —recordemos que los carros más modernos usados en la Guera Civil fueron los rusos T-26 y los germanos Pzkw-I, ya anticuados para 1940. Por tanto, un hipotético conflicto armado contra las fuerzas blindadas aliadas hubiera resultado desastroso. Incluso la Infantería española —considerada como una de las mejores del mundo— habría sido barrida por el ímpetu de los carros de combate modernos, que, por otra parte, España no tenía.

Al acabar la Guerra Civil se organiza el Ministerio del Ejército y el de Marina, creándose el del Aire. Se restablecen las Capitanías Generales a base de ocho Cuerpos de Ejército en la Península y dos en Marruecos.

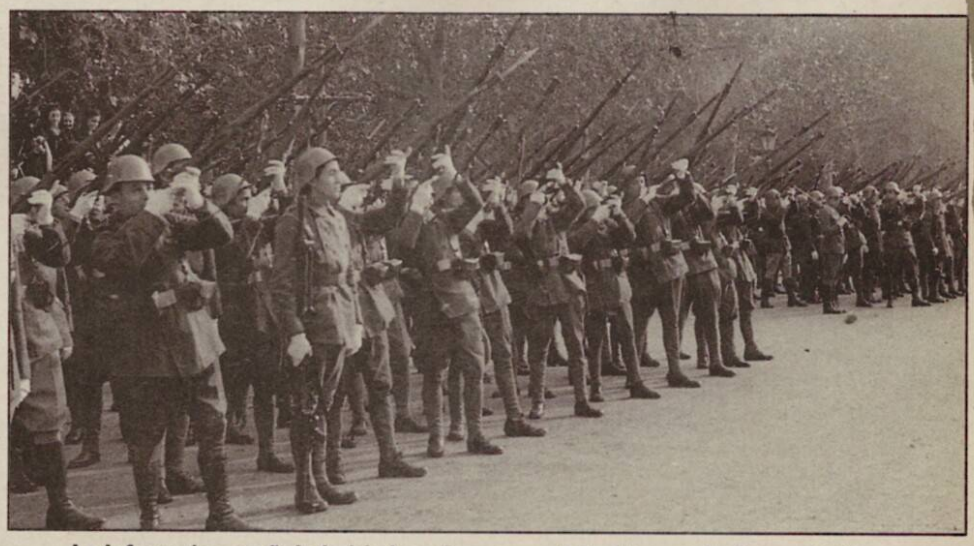
Con el inicio del conflicto mundial, y en base a la política internacional de España, comienzan los preparativos para responder a una posible agresión exterior. Se crea la IX Región Militar y, en 1943, la Primera División Acorazada, dentro de las Fuerzas de la Reserva General.

También se toman medidas frente a una posible invasión del territorio nacional por parte de las tropas de la Wehrmacht reforzándose las cuatro Divisiones de Montaña desplegadas en el Pirineo. Al mismo tiempo fueron creadas cinco Unidades Mixtas de Infantería y Artillería para la defensa de los principales puertos de acceso al territorio —Bilbao, Vigo, El Ferrol y Cartagena—. Asimismo, y formando parte de las Fuerzas de la Reserva General, se constituyen nueve Regimientos de Caballería Mecanizada y un batallón de Zapadores-minadores.

Al final de la Guerra Mundial, en 1945, España contaba con los siguientes efectivos militares: 250.000 soldados de tropa, 25.000 suboficiales y 25.000 jefes y oficiales. Unos efectivos bien entrenados, pero disponiendo de un material militar antiguo, no renovado desde 1939, cuando España contaba con el apoyo de los Gobiernos europeos desaparecidos tras el conflicto mundial.

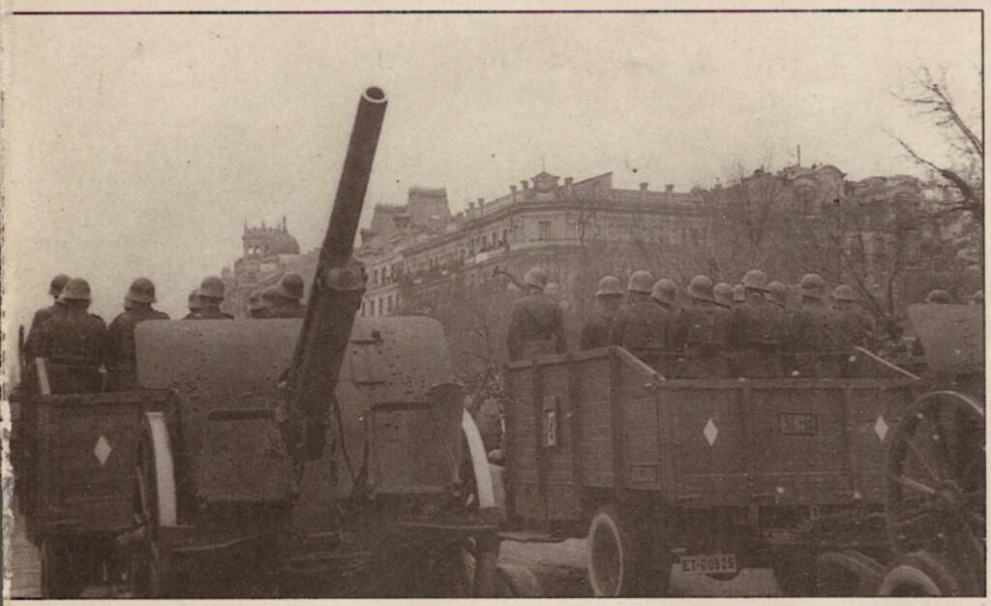
Tropas «moras» de Regulares, un mito de la posguerra

La Legión la formaban tres Tercios, con sede en Tahuima, Ceuta y Larache



La infantería española había jugado un papel decisivo en la Guerra Civil

de la posguerra



La artillería se componía básicamente de piezas ligeras

Las unidades de montaña de los Pirineos se reforzaron en 1943

Los Panzer I alemanes eran el grueso de las escasísimas tropas acorazadas

El Ejército español del año 40 carecía de modernas tropas motorizadas

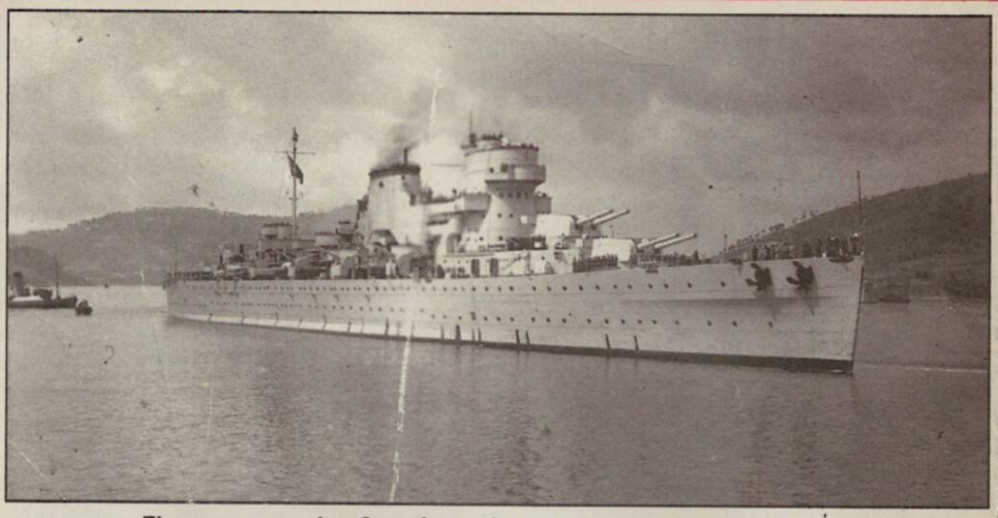
Unidades del Ejército en 1940

Cuerpos de Ejército, 10.
Divisiones, 24.
Regimientos de Infantería, 87.
Regimientos de Caballería, 12.
Regimientos de Artillería, 47.
Regimientos de Ingenieros, 14.
Grupos de Intendencia, 12.
Grupos de Sanidad, 11.
Unidades de Veterinaria, 10.
Grupo de Automóviles, 12.
Compañías de Defensa Química, 12.
Regimientos de Carros, 5.

Tropas de la Reserva General
3 Regimientos Infantería.
3 Batallones Ciclistas.
7 Tabores de Regulares.
5 Regimientos Caballería.
10 Regimientos Artillería.
3 Regimientos Transmisiones.
5 Regimientos Fortificación.
2 Batallones de Recuperación.
2 Compañías de Recuperación (a extinguir).
1 Compañía Intendencia.

Legión, 3 Tercios.

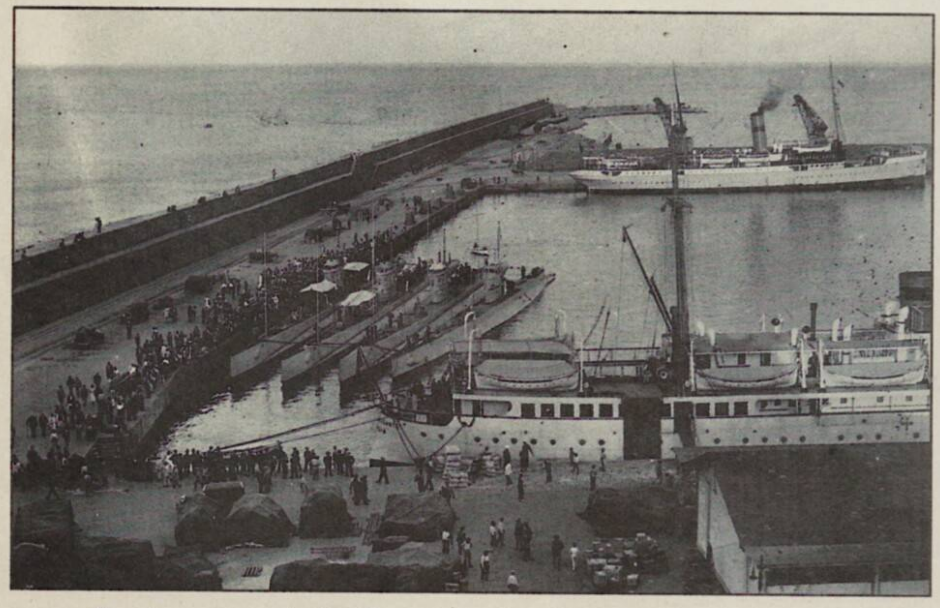
La Armada española



El crucero pesado «Canarias», el mayor buque español del año 40

Marino de un crucero

El crucero «Méndez Núñez» carecía de dotación en ese momento



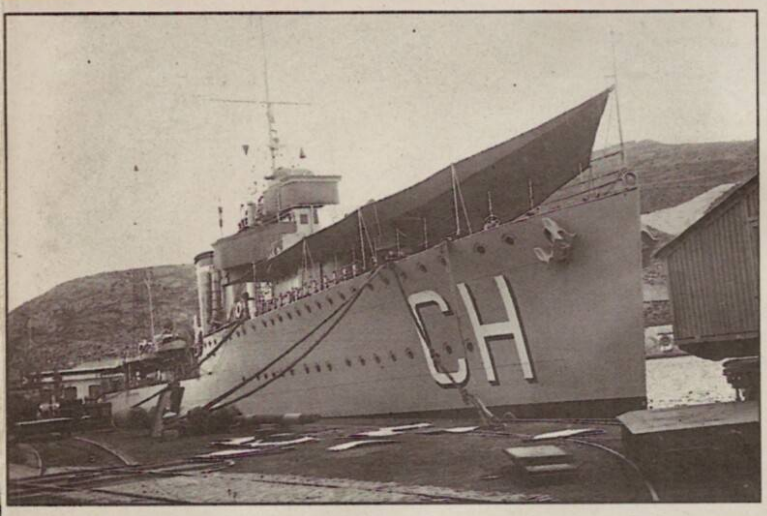
España contaba el año 40 con seis submarinos y tres en construcción

El núcleo de la Armada española, en 1940, estaba compuesto por seis cruceros, una veintena de destructores y cinco submarinos. Aunque suponía una fuerza naval significativa no era ni de cerca la que necesitaba España para proteger los intereses marítimos de una nación que salía de una guerra civil, que había destruido sus recursos y recibía por mar la casi totalidad de sus importaciones.

De los seis cruceros, sólo tres eran operativos: «Canarias», 10.000 toneladas; «Navarra», 4.837 toneladas, y «Almirante Cervera», 7.475 toneladas. Los otros tres, «Méndez Núñez», «Galicia» y «Miguel de Cervantes», se encontraban en astilleros, sin dotación, en una inaplazable operación de reacondicionamiento.

En cuanto a los destructores, una cuarta parte tenían una edad que se aproximaba a los veinte años, carecían de valor militar y cumplían funciones de escuela. La mitad de los submari-

de la posguerra



El destructor «Churruca», fondeado en el puerto de Cartagena

El destructor «Sánchez Barcáiztegui», de 1.536 toneladas

El crucero «Almirante Cervera», entregado a la Armada en 1927

nos estaban en circunstancias parecidas.

La carencia de oficiales, fruto de la situación producida en España entre 1936 y 1939, la escasez de repuestos y de combustible y, como consecuencia, el bajo adiestramiento de las dotaciones, reducían aún más el valor práctico de nuestra Armada.

La Aeronáutica Naval, que en 1936 tenía más de cien aviones, había desaparecido en aquel mismo año por la eliminación física de sus oficiales. Unos meses antes del alzamiento había quedado fuera de servicio el portaaviones «Dédalo».

El 8 de septiembre de 1939, estando aún el Gobierno en Burgos, se promulgó una ley que establecía la construcción de cuatro acorazados, dos cruceros protegidos, doce cruceros ligeros, cincuenta y cuatro destructores, treinta y seis torpederos, cincuenta submarinos, cien lanchas rápidas, buques auxiliares, pertrechos y repuestos.

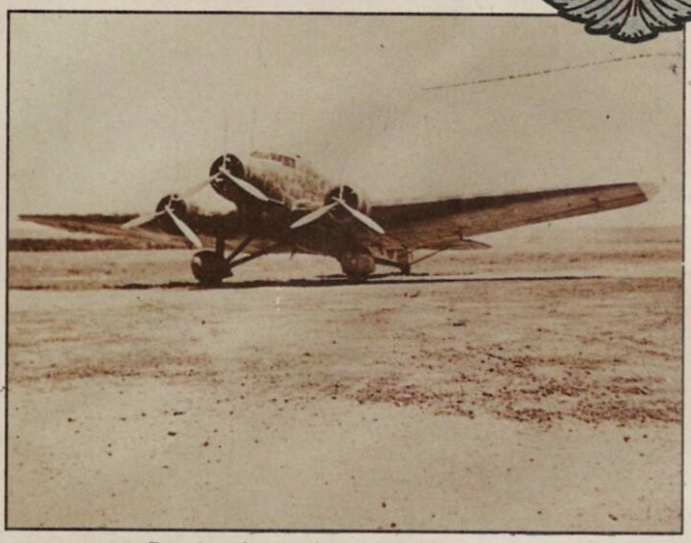
A la vista de la situación política mundial, este programa naval se diseñó tomando como directiva la creación de una fuerza naval que pudiera jugar un papel decisivo como sumando de un bando en un juego político concreto que pudiera plantearse Europa. El programa se basaba en la ayuda técnica que habría de recibir España, ya que nuestra industria no estaba en condiciones de construir por sí sola buques de guerra modernos de alguna importancia.

No habían hecho más que iniciarse las conversaciones con los italianos para la construcción en España de acorazados de la clase «Littorio», cuando se inició la II Guerra Mundial. Quedó detenido el programa naval antes de nacer y el esfuerzo industrial, sin la cooperación extranjera, se centró en la modernización de las unidades existentes.

Buques en servicio en 1940

- **Cruceros**
  - «Canarias», 1936.
  - «Navarra», 1920.
  - «Méndez Núñez», 1923 (sin dotación).
  - «Galicia», 1925 (sin dotación).
  - «Almirante Cervera», 1927.
  - «Miguel de Cervantes», 1931 (sin dotación).
- **Destructores**
  - Clase Alsedo:
    - «Alsedo», 1922 (sin dotación).
    - «Velasco», 1923.
    - «Lazaga», 1924 (sin dotación).
  - Clase Sánchez Barcáiztegui:
    - «Sánchez Barcáiztegui», 1926.
    - «José Luis Díez», 1928.
    - «Lepanto», 1929.
    - «Alcalá Galiano», 1930.
    - «Almirante Valdés», 1930.
    - «Churruca», 1929.
  - Clase Antequera:
    - «Almirante Antequera», 1930.
    - «Almirante Miranda», 1931.
    - «Gravina», 1931.
    - «Escaño», 1932.
    - «Ulloa», 1933.
    - «Jorge Juan», 1933.
    - «Ciscar», 1933.
    - En construcción: «Álava» y «Liniers».
  - Clase Teruel:
    - «Teruel», 1915.
    - «Huesca», 1915.
    - «Ceuta», 1918.
    - «Melilla», 1917.
- **Cañoneros**
  - «Calvo Sotelo», 1934.
  - «Cánovas del Castillo», 1922.
  - «Canalejas», 1922.
  - «Dato», 1923.
  - «Lauria», 1914.
- **Minadores**
  - «Eolo», 1939.
  - «Tritón», 1939 (sin dotación).
  - «Júpiter», 1935.
  - «Vulcano», 1935.
  - «Marte», 1936.
  - «Neptuno», 1937.
- **Submarinos**
  - «Mola», 1929.
  - «Sanjurjo», 1929.
  - C-1 «Isaac Peral», 1927.
  - C-2, 1928.
  - C-4, 1929.
  - B-2, 1916.
  - En construcción: D-1, D-2 y D-3.
- **Guardacostas:** 6.
- **Torpederos:** 8.
- **Hidrógrafo:** 1.
- **Escuela:** 2.
- **Petrolero:** 1.

La Aviación española de la



Bombardero, «Savoia Marchetti 81»

Caza, «Fiat CR 32», el más numeroso de la aviación

«Polikarpov I 15», capturado en la guerra civil

Avión de cooperación, «Heinkel 51»

Uno de los aspectos tácticos más importantes de la Guerra Civil española fue sin duda alguna la utilización masiva de la aviación. Que el combate aéreo en España fue el «laboratorio» de ensayo de las potencias europeas para comprobar la eficacia de sus nuevas máquinas, es un hecho demostrado. Pero aún así, los aviones utilizados en nuestro país, y, por tanto, los que tenía España en 1940, no hubiesen representado ninguna dificultad para las fuerzas aéreas que participaron en la II Guerra Mundial.

Si bien durante la Guerra Civil muchos aviones dieron un magnífico resultado, el continuo desarrollo en materia aeronáutica propiciado entre 1939 y 1945 los relegó a todos a un segundo plano.

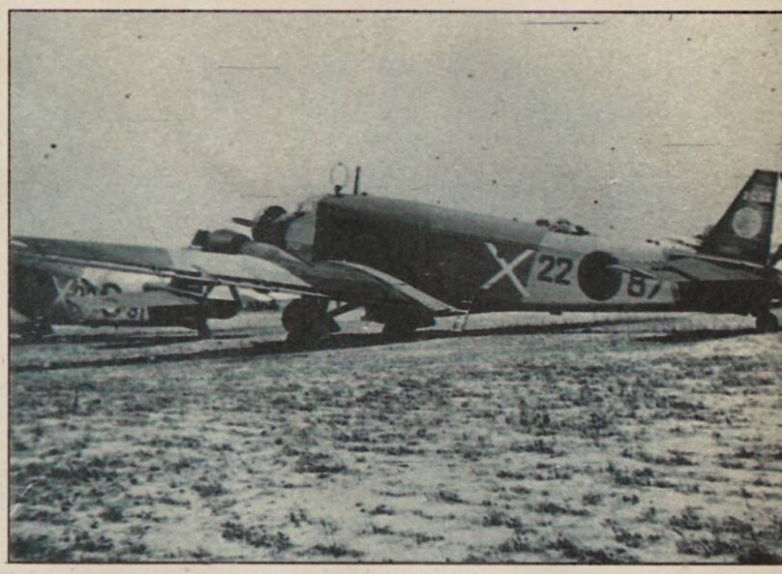
La ley de 9 de noviembre de 1939 creaba el Arma de Aviación, y posteriormente, el 17 de octubre del 40, también por ley, se organiza el funcionamiento de las diferentes regiones y zonas aéreas. En aquel momento España contaba con unos 500 aviones, más unos 300 en fase de terminación en talleres. Sin embargo, la situación de bloqueo impide la renovación del material existente, quedándose poco a poco unos inservibles y el resto anticuados.

Curiosamente, fue durante esta época cuando la aviación mundial evolucionó más deprisa. Se puede afirmar que fue el arma que más evolucionó, pero en España la escasez de material y de personal técnico especializado imposibilitó casi categóricamente cualquier avance en aeronáutica.

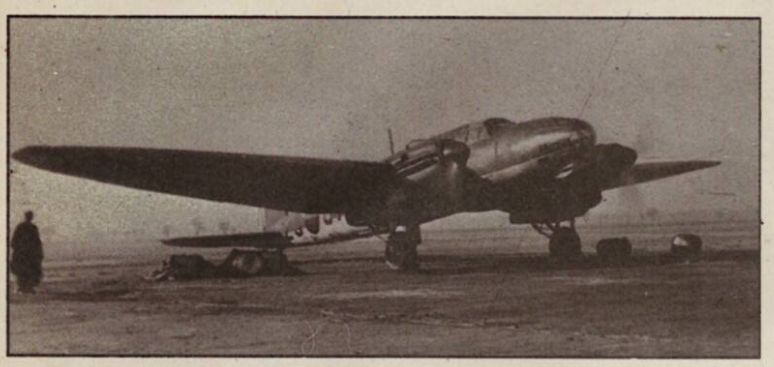
Este contratiempo se quiso paliar a corto plazo con la fabricación bajo licencia, de cuatro tipos de aviones: de bombardeo, de caza, de transporte y de prácticas, todos ellos de patente germana. Los fuselajes serían fabricados en España y los motores vendrían de Alemania, pero los mayores problemas de abastecimientos de material en el III Reich, ya por completo sumergido en una guerra total, hizo que el proyecto fracasara. Así, en 1950, los aviones militares que volaban sobre el espacio aéreo español eran los mismos que en 1939, algunos con motores españoles, pero con las mismas características que los originales.

posguerra

«Savoia Marchetti 79», sobrevolando Madrid



Los populares «Junker 52», improvisados bombarderos



Bombardero de fabricación alemana, «Heinkel 111»

Avión de cooperación, «Romeo 37»

Aviones en servicio en 1940:

Aviones de caza:	
Fiat CR 32	121
Heinkel 112	8
Me-109	34
Fiat G 50	9
TOTAL:	172
Aviones de cooperación:	
Caproni 310	14
Heinkel 51	12
Heinkel 70	8
Romeo 37	17
Breguet 19	6
Heinkel 45	4
Aero 101	4
Breda 65	9
Henschel 126	4
Henschel 123	4
TOTAL:	82
Aviones de bombardeo:	
Savoia 79	61
Savoia 81	31
Junkers 52	13
Heinkel 111	41
Dornier 17	9
Fiat BR 20	9
TOTAL	164
Aviones capturados:	
Polikarpov I 15	21
Varios	54
TOTAL	75
TOTAL GENERAL	493

Caza de origen alemán, «Messerschmitt 109»

CURIOSIDADES
SECRETOS
INTERROGANTES
SORPRESAS
ANECDOTAS

La «quinta» del 40

■ Aquella juventud española de los años 40 estaba en su perfecto derecho de pensar que sus vidas se habían visto envueltas en una interminable tragedia, que no hacía más que ampliar fronteras. A muchos aún les atormentaba el olor a pólvora de las trincheras y retumbaban en sus oídos los últimos cañonazos de una guerra entre hermanos.

■ Pero el torbellino de locura volvía a estallar unos meses después con la vieja Europa como escenario. La guerra mundial transformó la vida de los españoles, pero tal vez especialmente, la de aquellos que debían cumplir el servicio militar. Algunos, tras combatir en nuestra contienda, se veían en la obligación de continuar en el Ejército hasta tres años más.

■ La II Guerra Mundial y la situación interna del país aún prolongaron más la movilización en España. Con un enorme contingente de tropas, los cuarteles acogían multitud de reemplazos, conviviendo en simpática armonía, desde los más jóvenes, la «quinta del chupete», a los más viejos, «la quinta del saco».

■ La larga sombra de la posguerra cubría, como no podía ser menos, a aquellos soldados mal vestidos y con el hambre por careta. Fue la «mili» de los chuscos de pan, los leguis remendados, el tabaco de colillas y la tinta china por betún para las botas.

Pocas veces se ha puesto más a prueba el buen humor de los jóvenes españoles que en los años cuarenta.

■ El escalofrío de la guerra mundial se confundía con los inviernos de sabañones en las garitas. Años de miseria y dolor, con el único consuelo de saborear la paz, mientras el mundo vomitaba guerra.

Editado por PRENSA ESPAÑOLA, S. A., en colaboración con Europa Press Reportajes – D. L. M.-1463-1989